

Für Mensch & Umwelt

**Umwelt
Bundesamt**

UBA Forum
mobil & nachhaltig



UBA Forum mobil & nachhaltig 2024 „Umweltschonender Güterverkehr“

Liefern auf der letzten Meile

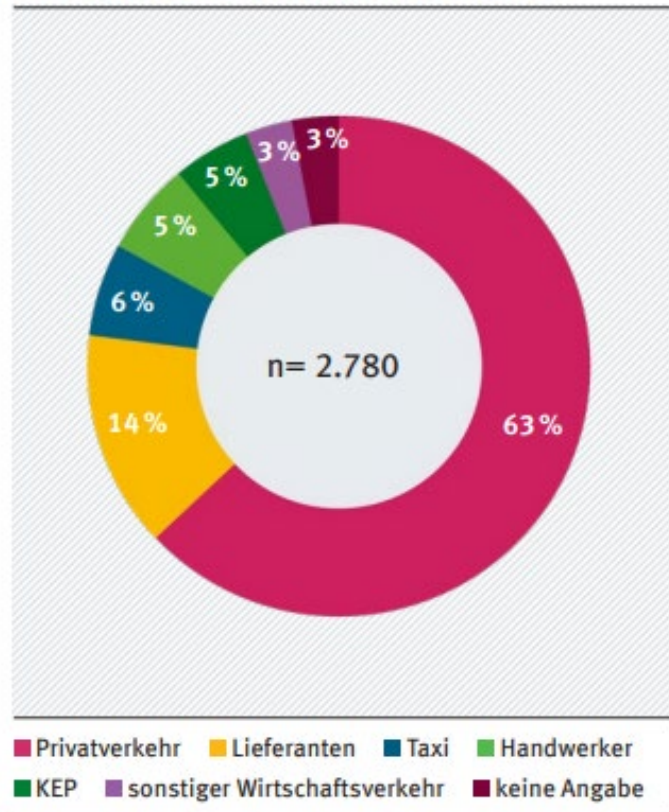
Miriam Dross, Fachgebietsleiterin
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Umweltbundesamt



**Jahre
Umweltbundesamt
1974–2024**

Urbaner Wirtschaftsverkehr – unausweichlich und ungeliebt

Anteile des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr am Beispiel der Landeshauptstadt Wiesbaden



Segmente des städtischen Güterverkehrs





Urbaner Wirtschaftsverkehr – unausweichlich und ungeliebt



Quelle: Kirsten Havers, BUND

Belastungen durch Wirtschaftsverkehr

CO₂-, Lärm- und Schadstoffemissionen

Konflikte und Gefährdungen für Fuß- und Radverkehr
(insb. durch Parken in 2. Reihe, Rechtsabbieger)

Überlastete Verkehrsinfrastrukturen und Verschleiß durch
schwere Fahrzeuge

Straßenraumnutzung für Be- und Entladen und Parken
von LKW

Attraktivitätsverlust öffentlicher Räume

Nutzungskonkurrenzen um städtische Flächen (Lager)

Quelle: UBA 2024, Lokaler, nationaler und internationaler Güterverkehr
– Transformationsdialog und UBA Forum mobil und nachhaltig



Zielbild der Verkehrsplanung aus Umweltsicht

Zielfeld	Ziel	Möglicher Indikator	Angestrebte Indikatorentwicklung
Verkehr 	Geringe Fahrleistungen im städtischen Güterverkehr	Fahrzeug-km je Fahrzeugart (ggf. differenziert nach Straßenkategorien gemäß RIN 2008)	-10 % ggü. Ist bis 2030 -20 % ggü. Ist bis 2050
	Geringe Anzahl an Einfahrten von Nfz in zentrale Bereiche	Anzahl Einfahrten am Kordon (z. B. Innenstadtring)	Level nur relativ bestimmbar und abhängig vom Ausgangszustand Bsp. City of London: -15 % ggü. Ist bis 2030
	Hohe Verkehrssicherheit	Getötete/Verletzte bei Verkehrsunfällen	Vision Zero bis 2050
Umwelt 	Einhaltung aller Grenzwerte für Luftschadstoffe	Indikatoren gemäß Grenzwertbestimmungen	Einhaltung aktuell
	Geringe Lärmbelastung	Mittelungspegel Tag/Nacht	Einhaltung Grenzwerte 16. BImSchV für ausgewählte Gebietstypen (Wohngebiete, Sondergebiete) bis 2030: Tag: 59 dB(A), Nacht 49 dB(A) Einhaltung Grenzwerte DIN 18005-1 für alle Gebietstypen bis 2050
	Geringe Klimagasemissionen	Gesamte Emission im städtischen Straßennetz (ohne Autobahnen)	-42 % ggü. Ist bis 2030 -100 % gg ü. Ist bis 2050

Zielfeld	Ziel	Möglicher Indikator	Angestrebte Indikatorentwicklung
Städtebau 	Geringe Konflikte mit Fuß- und Radverkehr	Regelwidrige Be- und Entladevorgänge auf Fuß- und Radverkehrsanlagen	Reduktion um 50 % an ausgewählten Hauptstraßen innerhalb eines Jahres
	Gute straßenräumliche Proportionen	Flächenaufteilung Seitenraum/Fahrbahn	Werte gemäß RAST; u. a. Verhältnis Fahrbahn: Seitenraum 40: 60
Effizienz des Lieferverkehrs 	Hohe Verfügbarkeit von Ladeflächen	Anzahl Ladeflächen am Straßenrand	Einrichtung von Ladezonen alle 50 m an Hauptstraßen bis 2025
	Geringe Zeitverluste auf dem Weg in das Zielgebiet	Fahrtgeschwindigkeitsindex SAQ. *	Erreichen von Stufe D in der HVZ im Jahr 2030
	Geringe Störungen der Liefertätigkeit im Zielgebiet	Verlustzeiten durch Behinderungen (Parken, andere Liefervorgänge etc.)	Bislang keine Daten vorhanden
	Günstig gelegene Umschlagflächen für die Stadtlogistik	Flächengröße und -beschaffenheit muss Anforderungen entsprechen	Lokale Anforderungskataloge für innerstädtische Logistikflächen einhalten

FGSV (2015), S. 233. Der Fahrtgeschwindigkeitsindex SAQN setzt die zu erwartende mittlere Pkw-Geschwindigkeit in Beziehung zur angestrebten mittleren Pkw-Fahrtgeschwindigkeit, die sich ergibt aus der Netzfunktion des betrachteten Straßenabschnittes gemäß FGSV (2008), S. 23

Quelle: Agora Verkehrswende (2020): Lieferrn ohne Lasten: Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können

Ein guter Plan ist aller Anfang: Daten erheben und Pläne schmieden

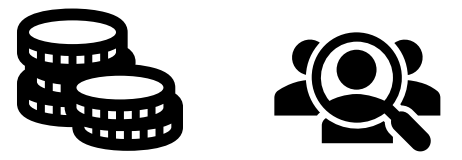
Verpflichtende Verkehrsplanung (SULP) in Großstädten



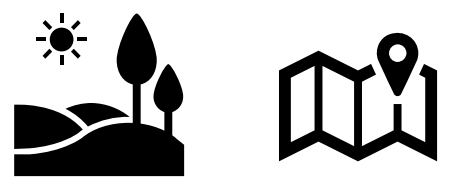
Institutionen auf Landesebene



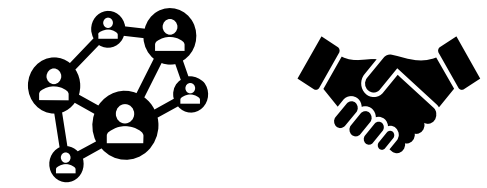
Mittel und Personal für Datenverarbeitung



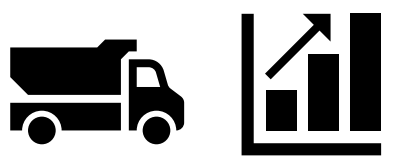
Ganze Region miteinbeziehen



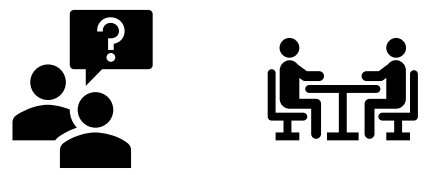
Vernetzung und Best Practice Beispiele



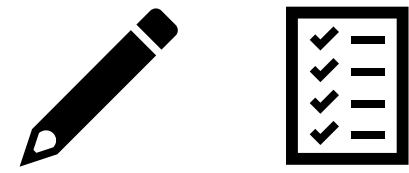
Datenerhebung



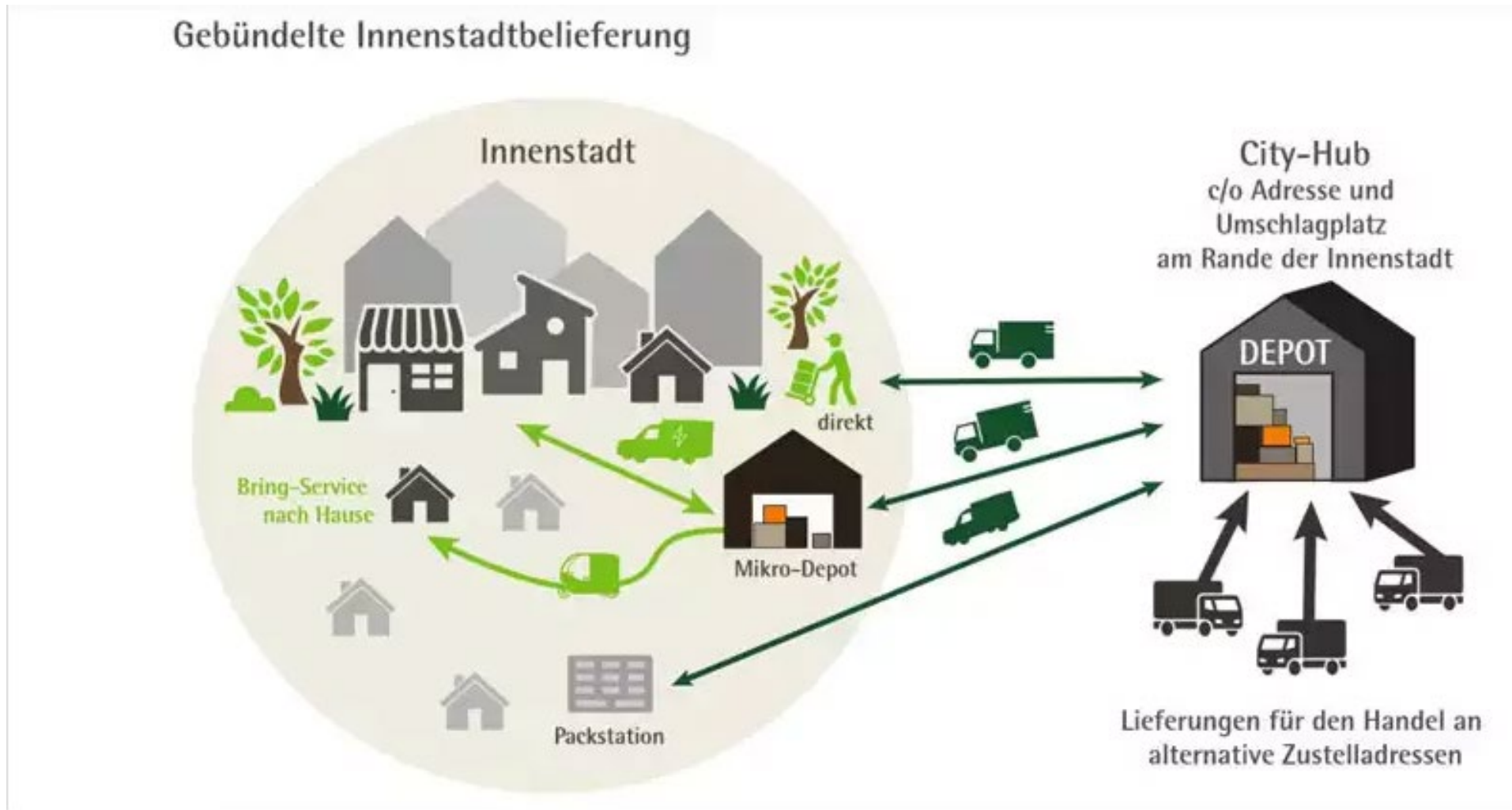
Ansprechpersonen in den Kommunen



Fördermittelschlingen lichten



Bündeln, konsolidieren, vernetzen



Quelle: BUND 2021, Den städtischen Lieferverkehr nachhaltig gestalten



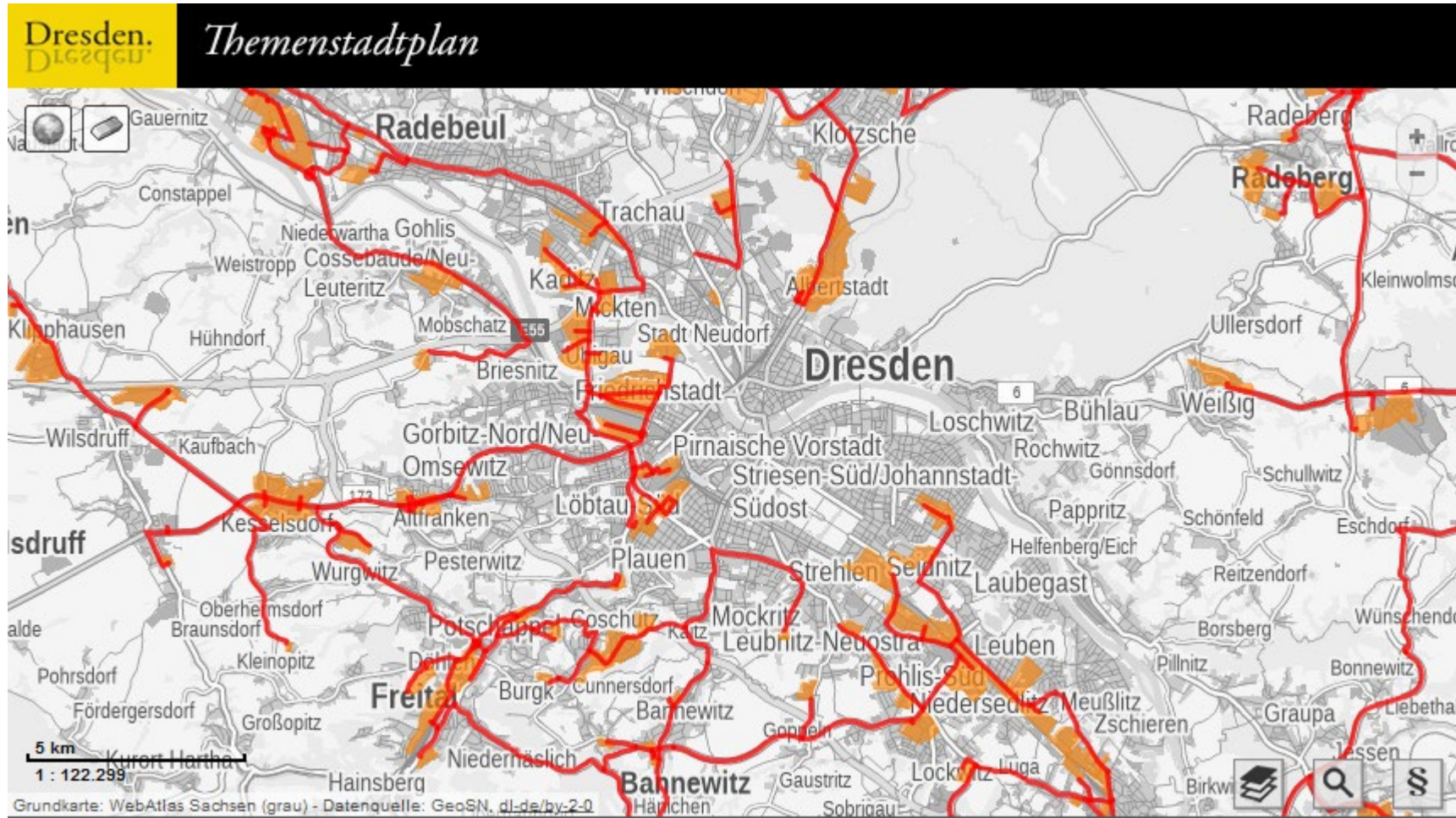
Sauber und leise liefern



Quellen: Christopher Pfannebecker, Landeshauptstadt
Wiesbaden, Tiefbau- und Vermessungsamt

Sauber und leise liefern

Beispiel Dresden: Routenvorrangnetze und Einfahrbeschränkungen



Quelle: Landeshauptstadt Dresden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Miriam Dross

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

Umweltbundesamt

miriam.dross@uba.de



Jahre
Umweltbundesamt
1974–2024